

令和5年那審第10号

裁 決
貨物船A乗揚事件

受 審 人 a
職 名 A船長
海技免許 三級海技士（航海）

本件について、当海難審判所は、理事官中山国夫出席のうえ審理し、
次のとおり裁決する。

主 文

受審人aの三級海技士（航海）の業務を1か月停止する。

理 由

（海難の事実）

1 事件発生の年月日時刻及び場所

令和5年4月20日11時33分半僅か前
沖縄県本部港本部地区

2 船舶の要目

船 種 船 名 貨物船A
総 ト ン 数 498トン
全 長 68.71メートル
機関の種類 ディーゼル機関
出 力 735キロワット

3 事実の経過

(1) 設備及び性能等

Aは、平成16年10月に進水し、上甲板の前部に全旋回式起重機1基、中央部に貨物倉1個及び後部に最上層を操舵室として配した4層の甲板室を設け、貨物倉下方及び側方に脚荷水倉を区画して二重船殻構造となる、バウスラストを備えた鋼製の石材、砂、砂利運搬船兼一般貨物船で、操舵室に操舵スタンド、手動ダイヤルにより舵の操作ができる遠隔制御器、レーダー2台、GPSプロッター、簡易型船舶自動識別装置(AIS)及び機関遠隔操縦装置等が組み込まれたコンソールをそれぞれ装備していた。

速力は、安全管理規程の速力基準一覧表によると、極微速力前進が機関回転数毎分(以下「回転数」という。)180の3.0ノット、微速力前進が回転数190の5.0ノット、半速力前進が回転数200の7.0ノット、全速力前進が回転数240の11.0ノットであった。

操縦性能は、海上公試運転成績表によると、船首1.578メートル船尾3.345メートルの喫水、1,410.77トンの排水量の状態で、11.8ノットの全速力前進中に、左舵35度又は右舵35度とした際、5度回頭に要する時間が左旋回で9.54秒及び右旋回で9.28秒、30度回頭に要する時間が左旋回で20.65秒及び右旋回で20.55秒、90度回頭に要する時間が左旋回で51.16秒及び右旋回で47.74秒、旋回径が左右とも210メートルで、同状態及び同前進中に全速力後進を発令して船体が停止するまでの所要時間が1分38.99秒であった。

バウスラストは、推力が約3トンで、海上公試運転成績表によると、前示状態で、船体を停止中、回頭角0度から同角90度までの

左回頭に掛かる所要時間が1分33.93秒及び同右回頭に掛かる所要時間が1分16.76秒であった。

(2) 本部港の状況

本部港は、沖縄県沖縄島北部から東シナ海に突き出た本部半島西岸及びその対岸の同県瀬底島東岸に築造された地方港湾で、本部半島西岸北部に渡久地地区が、同西岸中部に浜崎地区が、本部半島西岸南部に本部地区が、瀬底島東岸に瀬底地区がそれぞれ区画されていた。

本部地区は、旅客船、外航貨物船等が出入港する地方拠点港湾としての役割を担う北部及び内航貨物船等が出入港する産業拠点港湾としての役割を担う南部にそれぞれ分かれており、北部及び南部の各沿岸にさんご礁が拡張していた。

本部地区南部は、西方の東シナ海に面し、南北方向に延びる長さ200メートルのマイナス5.5メートル岸壁（以下「南部岸壁」という。）に内航貨物船等が着岸して石材の積出しを行うほか、南部岸壁前面水域の約300メートルのところに、南北方向に延びる長さ200メートルの防波堤（南）（以下「防波堤」という。）が築造されており、防波堤北端及びその北方のさんご礁間（以下「北側港口」という。）並びに防波堤南端及びその南方のさんご礁間に西方に開いた港口がそれぞれ設けられていた。

(3) a 受審人の経歴等

a 受審人は、（一部省略）船長が北側港口を通航して南部岸壁への着岸及び南部岸壁を離岸して北側港口の通航の経験をそれぞれ1回有しており、Aに備え付けられた海図W240渡久地港付近で同地区南部沿岸に拡張するさんご礁の存在及び同船のGPSプロッターに同さんご礁が表示されることを承知していた。

(4) 本件発生に至る経緯

Aは、a 受審人ほか4人が乗り組み、石材約1,600トンを積み、船首3.5メートル船尾5.2メートルの喫水をもって、令和5年4月20日11時25分南部岸壁を出船右舷着けの態勢で離岸し、本部港南西方約184海里に当たる、沖縄県長山港長山地区に向かった。

a 受審人は、北側港口を通航することとし、船首部配置の一等航海士及び二等航海士並びに船尾部配置の機関長及び一等機関士が各係留索を各係船機に巻き込むなか、レーダー1台及びGPSプロッターを作動させて操舵スタンド後方に立ち、同スタンド上部に遠隔管制器を置き、南部岸壁との離岸状況を確認するとともに、同管制器及びバウスラストを適宜操作しながら船首の振り出しを開始した。

11時25分半僅か前a 受審人は、渡久地港本部防波堤灯台から158.5度（真方位、以下同じ。）1.99海里の地点に当たる、防波堤南端（以下「基点」という。）から070度330メートルの地点で、船首の振り出しを終了し、防波堤北端付近水域を目視して船首を305度に向け、機関を半速力前進にかけて0.2ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で増速しながら進行した。

11時32分少し前a 受審人は、基点から017度290メートルの地点に達し、港外を目視して船首を288度に向け、5.3ノットの速力で続航していたとき、船首方の本部港本部地区南部沿岸に拡張するさんご礁まで260メートルのところとなり、その後同さんご礁に向首接近する状況であったが、防波堤北端までの距離を目測しているので無難に北側港口を通航することができるものと思い、GPSプロッターを活用して当該さんご礁との相対位置関係を確かめるなど、船位の確認を十分に行わなかったため、この状況に

気付かなかった。

こうして、a 受審人は、防波堤北端を左舷方に通過するなか、本部港本部地区南部沿岸に拡張するさんご礁に向首進行し、11時33分半少し前港外に船首を向けるつもりで遠隔管制器を操作しながら左転を開始していたところ、11時33分半僅か前基点から335.5度390メートルの地点において、Aは、船首が270度を向いたとき、原速力のまま、同さんご礁に乗り揚げた。

当時、天候は曇りで風力3の南南西風が吹き、潮候は下げ潮の末期にあたり、視界は良好であった。

a 受審人は、自力離礁を試みたものの、効なく、船舶所有者に救助を要請した。

Aは、船舶所有者が手配した曳船^{えい}2隻により引き出されて離礁し、南部岸壁に着岸したのち、関門港に引き付けられた。

乗揚の結果、船首部から船尾部にかけての船底外板に擦過傷を伴う凹損、中央部の船底外板に亀裂、舵板に曲損、推進器翼に亀裂及び曲損を生じ、後に修理された。

(原因及び受審人の行為)

本件乗揚は、本部港本部地区南部において、長山港に向けて出航中、北側港口を通航する際、船位の確認が不十分で、同地区南部沿岸に拡張するさんご礁に向首進行したことによって発生したものである。

a 受審人は、本部港本部地区南部において、長山港に向けて出航中、北側港口を通航する場合、海図で同地区南部沿岸に拡張するさんご礁の存在及びAのGPSプロッターに同さんご礁が表示されることを承知していたから、同プロッターを活用して当該さんご礁との相対位置関係を確かめるなど、船位の確認を十分に行うべき注意義務があった。しかし、

同人は、防波堤北端までの距離を目測しているので無難に北側港口を通航することができるものと思い、船位の確認を十分に行わなかった職務上の過失により、本部地区南部沿岸に拡張するさんご礁に向首接近する状況に気付かないまま進行して同さんご礁に乗り上げる事態を招き、船体に損傷を生じさせるに至った。

以上の a 受審人の行為に対しては、海難審判法第 3 条の規定により、同法第 4 条第 1 項第 2 号を適用して同人の三級海技士（航海）の業務を 1 か月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

令和 6 年 3 月 2 1 日

門司地方海難審判所那覇支所

審判官 永 木 俊 文